

## 第2節 未来につながる変革と持続可能で豊かな社会を目指して

少子高齢化・人口減少が進展する中、未来につながる変革と持続可能で豊かな社会の実現に向けて、担い手不足を補う労働力の確保や生産性の向上、出生率の向上に向けた就業・子育て環境の改善、賑わいの創出や関係人口の創出・拡大による地域の持続性確保が求められる。

ここでは、我が国における労働生産性、出生率、高齢化の現状を踏まえ、政府の施策と国土交通分野における動き、今後の社会課題解決への期待について記述する。

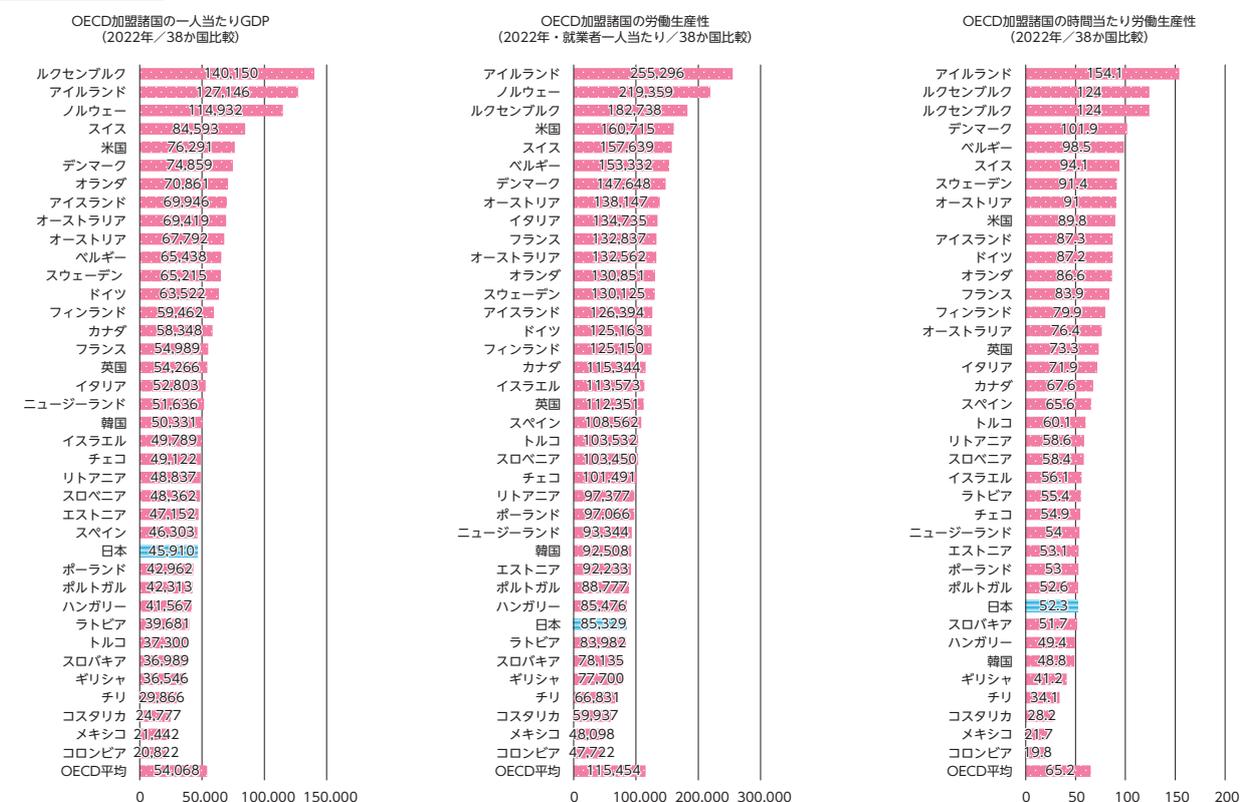
### 1 海外と比較した我が国の現状

#### (1) 労働生産性の動向

我が国の労働生産性は、先進国と比較すると相対的に低いとの指摘がある。例えば、公益財団法人日本生産性本部が発表した「労働生産性の国際比較2023」によると、我が国の就業者一人当たり労働生産性は、OECD加盟国38か国中31位、時間当たり労働生産性は30位と、1970年以降、最も低い順位に落ち込み、主要先進7か国では最下位となっている。

生産年齢人口の減少による労働力不足が懸念される中、就業者一人当たり・時間当たり労働生産性を高めていくことが重要である。

図表 I-1-2-1 OECD加盟諸国の一人当たりGDP、就業者一人当たり労働生産性、時間当たり労働生産性



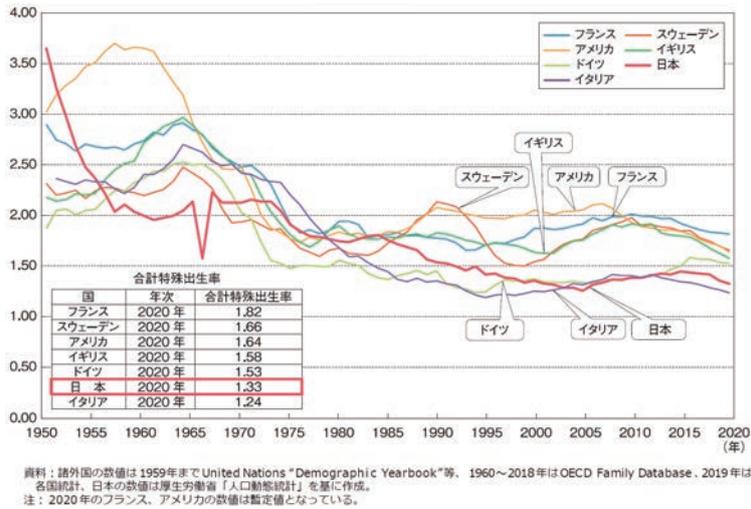
(注)1 単位は、購買力平価 (PPP) 換算 US ドル。  
 (注)2 GDP は、購買力平価 (PPP) により US ドル換算。  
 (注)3 労働生産性は、GDP (付加価値) / 就業者 (又は就業者×労働時間) として計測。  
 資料) (公財) 日本生産性本部「労働生産性の国際比較2023」

## (2) 出生率の動向

我が国の出生率は、諸外国と比較すると現在は低い水準にあり、1960年には2.0程度あった出生率も、1990年代以降は1.5を下回る水準となっている。

出生率が低下している諸外国の中には、家族手当等の経済的支援のみならず、保育や育児休業制度の充実、出産・子育てと就労に関して幅広い選択ができるような環境整備等の施策を推進する動きもみられる。我が国においても出生率の向上に向けた取組みの推進が必要である。

図表 I-1-2-2 諸外国の合計特殊出生率の動き（欧米）



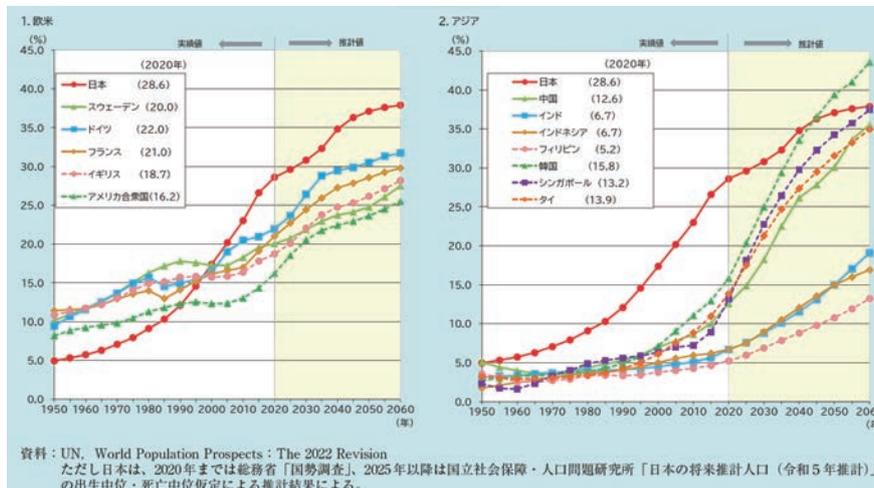
資料) 内閣府「令和4年版少子化社会対策白書」

## (3) 高齢化率の動向

高齢化率の推移について、欧米の先進諸国と比較すると、我が国の高齢化率は1980年代までは低い水準であったが、急速な高齢化により2005年以降は最も高い水準となっている。

少子化が進む我が国において、今後も高齢化率の上昇は続くと予想されており、高齢社会への対応がより一層求められる。

図表 I-1-2-3 世界の高齢化率の推移



資料) 内閣府「令和5年版高齢社会白書」

## 2 政府の施策と国土交通分野における動き

### (1) 政府の施策

#### ①新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画

急速な少子高齢化が進行する中では、国内市場の縮小や、労働市場と企業組織の硬直化等、日本経済の様々な構造問題を背景とする、人への投資や設備投資の遅れといった課題に取り組む必要がある。「成長と分配の好循環」と「コロナ後の新しい社会の開拓」を目指す「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版」(2023年5月)では、イノベーションは、多くの社会的課題解決の可能性を秘めるとともに、新時代の競争力の源泉ともなり得ることから、新たな官民連携によりイノベーションを大胆に推進し、コストカットによる競争からマークアップの確保を通じた付加価値の創造へ大胆に変革していくこととしている。

#### ②こども未来戦略

我が国の若年人口は、2030年代に入ると、現在の倍速で急減することが予想され、少子化はもはや歯止めの利かない状況となる<sup>注1</sup>ことが予測される中、次元の異なる少子化対策の実現に向けた「こども未来戦略」(2023年12月)では、すべての子ども・子育て世帯を対象にライフステージ全体を俯瞰し、切れ目のない子育て支援の充実を図るとともに、男女が共に働き、共に子育てする共働き・共育を推進していくための総合的な対策を推進することとしている。また、子どもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、子どもや子育て世帯の目線に立ち、子どものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化していくとしている。

#### ③国土強靱化基本計画及び国土形成計画

少子高齢化の影響により、従来に比べて様々な活動が弱まる地方都市や中山間地域では、時代の変化に適応しながら、地域力を高め、それを発揮していくことが求められる。「国土強靱化基本計画」(2023年7月)では、国土強靱化のための投資は、災害を防ぐだけでなく、新しい生活スタイルや地域の魅力の創出にも貢献するとしており、経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギー等ライフラインの強靱化や、地域における防災力の一層の強化等を推進していくこととしている。

また、本計画は、新時代に地域力をつなぐ国土を目指す「第三次国土形成計画(全国計画)」(2023年7月)等と一体として取組みを強化することとしており、同計画では、地域公共交通や買い物等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏を形成し、地域課題の解決を図るとともに、地域資源を活かしながら地域の魅力向上を図り、地方への人の流れの創出・拡大につなげることとしている。また、自然災害から国民の命と暮らしを守る安全・安心な国土づくりに向け、事前防災、事前復興の観点からの地域づくりを推進するとともに、デジタル技術を活用した地域防災力の向上等を図ることとしている。

**注1** 年間出生者数の推移を見ると、2000年代に入るまでは120万人程度で推移していたが、その後急速に減少しており、減少した世代が30代を迎える2030年代に入ると若年人口は急減することが見込まれる(出典:「こども未来戦略」(2023年12月22日閣議決定))。

## (2) 国土交通分野における動き

### (生産性の向上に資するイノベーションの創出)

スタートアップの先進的な技術やアイデアによって創出されたイノベーションは、社会課題を解決していくとともに、市場に新たな刺激を与えることで、市場の活性化や既存企業の生産性の向上を促すことが期待される。

防災分野では、自然災害によって住まいを失った被災者に、テントシートを活用した住空間を短時間で提供することにより、被災現場における社会課題を解決する取組みがみられる。

## Column コラム

### 被災地における短時間での住空間の提供 (株) LIFULL ArchiTech

我が国の自然災害が激甚化・頻発化する中で、被災地では、被災者の住まいを確保するため、仮設住宅の建設が必要となる場合がある。建設用地の確保、建設資材の確保や運搬、労働力の確保等から、建設されるまで数ヶ月程度を要するのが一般的である。

このような中、(株)LIFULL ArchiTechでは、被災地に短時間で住空間を提供できる「インスタントハウス」を開発している。

「インスタントハウス」の設営に重機は不要であり、設置したい場所に防災性のテントシートを固定し、送風機でシートを膨らませ、内側から断熱性のある液状の硬質発泡ウレタン材を吹き付け、乾燥させるだけで完成する。仮設住宅の場合、通常、着工から3週間から4週間程度を要するが、「インスタントハウス」は1棟当たりわずか3時間から4時間程度で完成し、施工したその日から活用できる。

テントシートは、スーツケースに納まる大きさであり、小型トラック1台でも60棟分を運搬できるため、道路復旧が進んでいない被災初期でも被災地への搬入

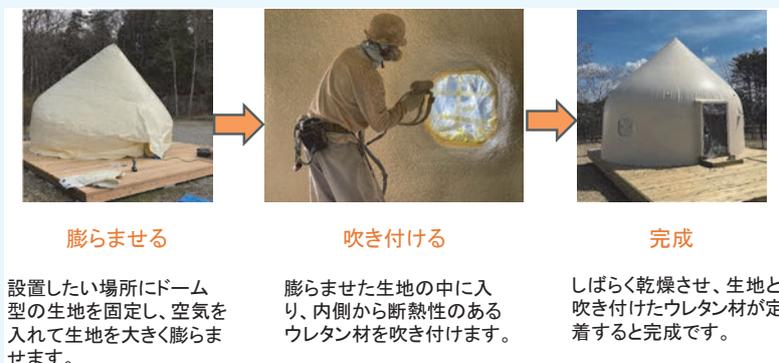
が可能である。

建築基準法上は工作物の扱いだが、震度6強の地震にも耐えることができ、風雨、強風、積雪等の外的要因の影響も受けにくく、災害時には仮設住宅としてだけでなく、医療救護室や断熱を要する備蓄倉庫、子どもやコミュニティの休憩所等にも活用できる。

2023年2月に発生したトルコ及びシリアにおける地震では、トルコのアンタキヤ市に被災地支援として「インスタントハウス」3棟を設置し、復興業務を行う同市のスタッフや関係者のワークスペース兼宿泊スペースとして活用された。令和6年能登半島地震では、被災地に25棟が設置され、避難所で子どものケアスペース、感染者隔離スペース、支援団体の休憩所等に活用されている。

同社は、被災地での施工経験を活かし、日常生活でも災害時でも役立つ、備えない防災「フェーズフリー」として、日本国内及び世界中の被災地に「インスタントハウス」を普及させることを目指している。

#### <インスタントハウスの施工工程>



資料) (株) LIFULL ArchiTech

**(共働き・共育ての推進)**

共働き・共育てを定着させていく第一歩として、男性の育児休業取得を促進することが重要である。民間の取組みには、子育てにおける父親の重要性を学ぶセミナーや、育児休業の取得に向けた準備を語り合う座談会の開催等により、男性の育児休業取得率の向上を図っていくものがみられる。

## Column コラム

### 男性の育児休業取得に向けた支援（大成建設株）

建設業は、ほかの産業と比べて、男性の育児休業取得率が低いとされている。原因の一つに、建設業界は担い手不足ということもあり、資格があっても育児休業を取得しづらい労働環境になっていることが挙げられる。しかし、建設業界の人材の確保や働き方改革を進めていくためには、男性の育児休業取得率の向上は、解決すべき課題の一つである。

総合建設業を営む大成建設株は、育児支援に関するセミナーの開催や柔軟な働き方の促進等により、2023年度時点で5年連続育児休業取得率100%を達成している。また、2021年度の男性の育児休業平均取得日数は、17.3日(対象者259名)を記録するなど、年々育児休業取得日数も増加している。

特徴的な取組みとして「パートナーと考える両立支援セミナー」では、仕事と生活の両立のためには、配偶者の理解と協力が不可欠であるとの意識の下、家庭での家事分担やワーク・ライフ・バランスのあり方を考える機会が設けられており、家庭での協体制づく

りを支援することを目的としている。

そのほかにも、同社では、男性への育児支援として「父親セミナー」を実施している。「父親セミナー」では、子育てにおける父性の重要性を学ぶことを目的として、子育てに悩む父親同士の意見交換を行っている。また、新たに子供が生まれる男性社員には「パパの育児と仕事 両立サポートBOOK」を配付しており、育児休業取得に向けた準備、同社の制度、育児休業中の過ごし方等を提案している。さらに、生後8週間以内に最大28日まで有給化が可能な「出生時育児休業」や、より柔軟な働き方が可能になり継続的な男性の育児支援につながる「両立支援フレックスタイム制度」等の支援を充実させている。

このように、同社では、社員の働く環境を整備することにより、人材確保や継続就業につなげようと努めており、このような取組みが建設業界全体に浸透することで、魅力が高まり、人材の確保につながると期待されている。

#### <父親セミナー>



資料) 大成建設株

#### <パパの育児と仕事 両立サポートBOOK>



なお、男性の育児休業取得率の高い諸外国では、男性だけに割り当てられた育児休業期間や、日本に比べて高い育児休業給付割合といった特徴的な育児休業制度が設けられている。

## Column コラム

### 男性の育児休業の取得を促す「パパ・クォータ」(ノルウェー)

ノルウェーでは、育児休業に対する考え方が「女性のためのもの」から、ジェンダー平等を図る目的で「男性女性のいずれが取得するかを選択できるもの」へと変化してきたことを背景に、1993年に世界で初めて育児休業の一定期間を男性に割り当てる「パパ・クォータ」を導入している。

「パパ・クォータ」の導入により、男性による育児休業の取得が促され、制度導入前は4%程度であった男性の育児休業取得率が、2010年～2018年の平均では90%まで上昇している。「パパ・クォータ」の日数は、選択する育児休業期間(49週間又は59週間)によって異なり、子どもが3歳になるまで分割して取

得することができる。男性が取得しなければ権利は消滅してしまうものの、2019年12月と2020年3月に生まれた子どもの父親は、平均して「パパ・クォータ」とほぼ同じ日数(15週間又は19週間)の育児休業を取得している。

また、育児休業給付割合は、国民保険の基礎給付(2022年では約80万円)の6倍を上限として、49週間の場合は休業前収入の100%、59週間の場合は80%が給付されており、同国の家族政策は、仕事と家庭の両立を支援することで、男性と女性の労働市場への参加を促進している。

<男女別育児休業取得可能期間>

育児休業期間	男性 (パパ・クォータ)	女性	男女どちらでも
49週間	15週間	18週間 出産前3週間 出産後6週間 産前産後どちらも取得可能な9週間	16週間
59週間	19週間	22週間 出産前3週間 出産後6週間 産前産後どちらも取得可能な13週間	18週間

(注) ノルウェー労働福祉局(NAV)へのヒアリング調査(2024年5月)に基づく。

**(子ども・子育てにやさしい社会づくり)**

子ども・子育てにやさしい社会づくりに向け、子どもや子育て世帯の目線に立ち、子どものための近隣地域の生活空間を形成することが重要である。子どもの遊び場の確保、親同士や地域住民との交流の機会を創出する空間づくり等により、子どもや子育て世帯の安心・快適な日常生活につながる事が期待される。

諸外国では、子どもの視点を取り入れたまちづくりや、子育て世帯が設計段階から関わる住まいづくりに取り組む動きがみられる。

**Column コラム****子ども目線のまちづくり教育プログラム (スウェーデン・マルメ市)**

スウェーデン南部のマルメ市は、子育てにとって良好な環境づくりを進めており、同市のまちづくりのプロセスでは、大人の視点だけでなく、子どもの視点も重視されている。同市の学内の課外活動では、主に小学3年から5年までの子どもたちを対象に、まちづくりへの参画を促す教育プログラムが実践されている。この教育プログラムは「Min Plats」(マイプレイス)といい、子どもたちが普段訪れる場所、避けている場所について、子どもたちは教師や課外活動の指導員と共に現地調査を行い、発見した問題点や課題、具体的な解決策等を調査結果としてまとめるプログラムである。

このプログラムの特長としては、子どもたちからマルメ市に対し、問題点や課題が報告されると、同市は調査をした上で、緊急度合いに応じた対応を行い、更に具体的な解決策の提案がなされると、ほかの提案書と同様に、同市の電子サービス上に一般公開されるというものである。もし一定期間内に100人以上からの支持を得られれば、その提案書は所管の各委員会の会

議に回付され議題となる。

このプログラムは、市内の複数の学校で実践されており、Klagshamn (クラグシャムン) 校の小学1年の子どもたちは、実際に、このプログラムを通じ、まちづくりのプロセスに参画し、良好な環境づくりに貢献している。同市に対し、「子どもを送迎する保護者の不適切な駐車が、危険な交通状況を生み出す」ことを報告したのに加え、高学年向けの遊び場が不足しているという調査結果に基づき、「高学年向けの新しい遊び場の整備」に関する提案書を同市に提出した。この提案書については、その後、遊び場を管理する同市の技術委員会の会議で取り上げられることとなった。同委員会では、既存の遊び場の更新計画を見直すとともに、数年以内に予定している駅前公園の改修について、地域の子どもたちと対話する機会を設けたいとの意思を表明している。

同市では、現在、このプログラムを通じた子どもが参画するまちづくりの定着と、このプログラムの利用促進に取り組んでいる。

**<調査場所を選定するグループワーク>**

地図を用いて、好きな場所、嫌いな場所、避けている場所について話し合い、調査場所を選定する。

**<子どもたちが作成した道路状況の模型>**

危険な交通状況を発信するために作成し、学校や市庁舎に展示された。

資料) City of Malmö

# Column コラム

## 子どもにやさしいコーポラティブハウス（英国・ケンブリッジ市）

英国のケンブリッジ市には、子どもにやさしいコーポラティブハウス<sup>注1</sup>（42世帯）が建設されている。このコーポラティブハウスは、子ども時代に経験した外遊びを自分たちの子どもにも経験させたいと考えていた入居者たちが設計段階から関わっており、子どもの外遊びに配慮した設計となっている。

コーポラティブハウスの駐車場は、敷地内の1か所に集約され、敷地内を貫く小道は、自動車の通行を禁止することで、子どもの安全な遊び場として利用されるだけでなく、住民同士の交流ができる共有スペースとしての役割も果たしている。敷地内には塀やフェン

ス等がなく、自由に歩き回ることができるため、幼い子どもの自立を促す設計となっている。

また、住民たちは、子どもの成長や興味の変化に応じた屋外の空間づくりが重要であると考えており、子どもたちは、敷地内にガーデニング専用エリアや多目的スペースを新たに設けるなど、自ら共有スペースを形作っている。2021年時点で、このコーポラティブハウスには約30人の子どもが住んでいる。

ほかの地方公共団体やデベロッパーは、多世代向け住宅や高齢者向け住宅の開発に取り組む一方で、子どもにも配慮したアプローチを検討している。

### <敷地内の遊び場・憩いの場>



資料) David Butler

**注1** コーポラティブとは、協同の、組合の、という意味で、コーポラティブハウスは、住宅の購入を希望する人たちが建設組合を結成して共同で自由な設計で住宅を建てる方式を指す（出典：国土交通省「高齢社会における持続可能な地域づくりに関する調査」（平成18年3月））。

### （子ども等の意見の反映）

2023年4月に施行されたこども基本法（令和4年法律第77号）は、子どもの視点に立った子ども施策が具体的に展開されていくよう、国や地方公共団体が、施策の対象となる子どもや子育て当事者の意見を幅広く聴取して施策に反映させるために必要な措置を講ずることを規定している（第11条）。その措置の内容、意見の聴取方法や施策への反映は、個々の施策の目的に応じて、適切に行われることが重要である。

# Interview インタビュー

## 子ども・若者の声を聞くことを社会のスタンダードに ～NPO 法人わかものまち 代表理事 土肥 潤也氏～



子ども・子育てにやさしい社会の実現には、子どもや子育て当事者の視点に立った取組みが肝要である。こども家庭庁のこども家庭審議会の有識者委員であり、子ども・若者参画のまちづくりをご専門の土肥氏に、子育て環境の整備や子どもの生活空間の形成等における課題、こどもまんなか社会に向けた展望について、お話を伺った。

### ●子どもの声を聞く取組みが人口減少対策に

令和5年4月に施行された「こども基本法」には、子ども・子育て当事者の意見を聞く義務規定が設けられた(第11条)。これは大きな政策転換の表れともいえる。子どもや子育て当事者を、これまでは支援対象とみて、必ずしも「主体」とはとらえてこなかったが、今後は、子ども・子育て当事者を「主体」として考えていくことが、国や自治体に求められる。

子どもたちが自己実現と自己効力感、すなわち、自分達の声が届いて、まちが住みやすくなっていく手応えが感じられるかが、今後住み続けるかどうかと密接に絡んでいく。人口減少が進んでいる自治体の方が、より真剣に子どもたちの声を聞いている。人口減少対策としても、子どもの声を聞く取組みが重要になっていくと考える。

### ●子ども・若者の声を聞く取組みを

従来からある各自治体の児童館でも、子どもの声を聞く取組みを増やしていった方がいいのではないかと。一つは、子どもたちの声を聞いて、どういう児童館にしていこうかという取組みで、関係者の意識改革も必要である。もう一つは、児童館で周辺地域の課題についても考えていく取組みである。地方の中高生の最大の関心事はインフラ問題であり、地方に行くほど、電車が1～2時間に1本とか、自転車が悪路を走らないといけない。児童館について考える中で、こういう声を行政に伝えていくことも重要である。行政に予算がなければ、子どもたちも一緒に道路を整備していく主体になり得、「自分たちの通学路だから自分たちできれいにしよう」という行動につながっていく。

山形県遊佐町は、「少年議会」の開催を2003年から続けており、子ども・若者の声をまちづくりに反映している。例えば、電車が1時間に1本しかなく、1本乗り遅れると授業に間に合わないということで、「少年議会」として、JRに対し、運行ダイヤの組替えを求める提言書を出して実現したとか、遊佐町独自で通学タクシー条例を作ったこと等、子ども・若者の声が国土交通施策に影響を与えた事例がある。

なお、2018年に実施した「子ども議会・若者議会自治体調査」の結果では、全体の約6割の自治体が、子ども議会・若者議会に「現在取り組んでいる」、若しくは「取り組んでいた」経験があった。ただし、「参加のはしご」<sup>注1</sup>で言えば、まだ非参画段階のものが多いという印象だった。形だけのパブリックコメント、タウンミーティングを実施し、意見を聞きましたとするのか、子ども・若者の主体的な参加を得て意見を聞こうとするのか、大人の側の姿勢が問われる。

こども基本法に則って、子ども・若者の声を聞く取組みを、国土交通省でも積極的に推進すると良いのではないかと。

### ●交通弱者の子どもたちに居場所を届ける

子どもが生きていく上で、居場所があることは不可欠だが、広く点在する住宅地の中に、子どもの遊び場や公園を整備することが難しくなっている。子どもたちは交通弱者であることに留意すべきで、居場所の確保とともに、移動方法も含めたまちづくりでなければ、居場所にアクセスできない子どもが出てくる。

例えば、ドイツでは「プレイカー」という移動型の遊び場が広がっている。ハード整備よりも、遊び道具を公園や道路に運んでいく方が、より平等・公平に届けられるという発想である。日本にも広がりつつあるが、こうした出張型・出前型の居場所も考えられる。

### ●子どもの居場所は子どもたちが決める

子どもの居場所は、押しつけにならないことが重要である。「こどもの居場所づくりに関する指針」<sup>注2</sup>にもある

**注1** 「子どもの参加のはしごモデル」：ニューヨーク市立大学環境心理学及び発達心理学の教授であるロジャー・ハート氏が著書「子どもの参画」内で提唱するモデル。子どもの社会参画の様々な形態を8つの段階で示す。はしごの上段に行くほど、子どもが主体的に関わる程度が大きい。

**注2** こども家庭審議会の答申を受けて閣議決定された、すべての子どもが安全で安心して過ごせる多くの居場所を持ちながら、将来にわたって幸せな状態で成長し、社会で活躍していけるよう、こども家庭庁等が「こどもまんなか」の居場所づくりを後押しするための方針である。

ように、「ここが居場所だ」というのは、子ども自身で決めること。また、オンラインの居場所も、対面で意見を言いつらい子どもが、匿名だから言えることもあり、重要な場といえる。

人口減少、税収減の社会では、居場所づくりも含め、まちづくりには「自治」の視点が必要である。これは民間も含め、あらゆるアクター（まちづくりの主体）にえる点である。私が運営している焼津の私設図書館「さんかく」<sup>注3</sup>も、自分たちのパブリックスペースをつくるために、お金も時間も自分たちで出し合っている。ボランティアで店番に入り、みんなでみんなの場所をつくっている。

今までは、まちづくりがうまくいかないという、「役所がいけない」といった話になることがみられたが、そうではなく、市民参加や自治の意識が低いからダメだという認識を持つ時代になってきている。今や地域課題は、民間企業も含め、住民の主体的参加や当事者意識の下、民間主体で解決する時代である。そこには、多様な主体が連携することの難しさもあるが、アクターの多様な考え方や価値観をうまくつなぎ合わせる事が重要である。

### ●公共スペースを民間利用で子どもの居場所、地域コミュニティの場に

子どもの居場所を整備するに当たり自治体独自で予算を持ってない場合、どの地域も活用されていない公共施設・空間があると思うが、例えば、公共施設の統廃合の議論の中で、民間利用かつ低コストによる、子どもの居場所づくりや地域コミュニティの場づくりも検討されて良い。INBase（中高生のためのフリースペース、岡山県備前市）の例では、旧駅舎という公共施設の民主導の活用という意味で、ほかの自治体の参考になる。

### ●子育て世代にはつながりの実感が得られる小さな居場所や地域コミュニティも必要

子育て支援施策の中で、育休や見守りは、ソフトというよりハードに近いと考えている。よりソフトな部分で子育て世代が求めているのは、もう少し手触りが感じられる支援である。焼津の「さんかく」（私設図書館）でも、結婚を機に知らない土地に来た子育て世代の人が、友達も知り合いもないため、孤独に子育てをしなければいけない中で、「さんかく」に来たことで様々な人とつながり、子育てしやすくなったという話がある。なかなか目に見えにくい支援やコミュニティをどのように提供していくかも重要であり、制度的な仕組みづくりと同時に、コミュニティの場づくりの検討も必要である。

### ●子ども・若者の声を聞いているかが一つの指標

こどもまんなか社会の実現に向けた将来展望としては、子ども・若者の声を聞くことが社会のスタンダードとなり、きちんと聞いているかが一つの指標となれば良い。

今の子どもたちは30～40年後、経営層の年齢になる。民間企業では、18歳未満のCFO（Chief Future Officer: 最高未来責任者）と共に会社の未来をつくる取り組みを進めている例もみられる。

### ●人口増加している自治体でも住民の声を聞く

人口減少地域だけでなく、人口が増加している自治体でも、移り住んだ人の住民参加や満足度を高める施策を併せて進めていく必要がある。

手厚い子育て支援施策で人口が増加している地域でも、そこに住んでいる子どもたちや新住民の満足度が低いという話を聞く。外向けのPR施策とともに、住民の声を聞く施策もバランスよく、移り住んできた人の声や子どもの声を聞きながら、まちづくりをしていくことが重要である。

注3 「みんなの図書館 さんかく」 静岡県焼津市焼津駅前通り商店街に開設した私設図書館

**(物流の効率化による生活利便性の維持)**

サービス産業の撤退により買い物困難者が発生する地域では、地域に応じた買い物支援に取り組むことにより、生活利便性の維持が期待される。例えば、小売事業者の中には、サプライチェーン全体での物流の効率化により、人口規模が小さい地域においても店舗出店を継続するものもある。

## Column コラム

### 人口規模が小さい地域への店舗出店（セコマグループ）

セコマグループは、北海道を中心にコンビニエンスストアチェーン「セイコーマート」を展開しており、茨城県・埼玉県にも店舗を持つ。また、道内最大の店舗数（約1,100店舗）を誇っている。同グループが拠点を置く北海道は、人口減少・高齢化が全国平均より早く進んでおり、「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（過疎法）」（令和3年法律第19号）<sup>注1</sup>に基づき、道内の152市町村が過疎地域に指定されている（2023年4月1日時点）。このような地域では、住民の暮らしを支える生活サービス機能の低下が懸念されていた。特に、商店の閉鎖等により無店舗地域が発生し、生活必需品の日常的な購入に不便を感じる買い物困難者が増加していることは、道内の人口が少ない地域に共通してみられる課題であった。

このような課題の中、自治体や地域からの出店要請に応じ、セイコーマートは人口規模が小さい地域に出店してきた。人口規模が小さい低収益の地域でも出店を可能にしている機能の一つが、北海道に特化したサプライチェーン及び内部化された物流機能である。同グループの事業は、コンビニの枠を越え、原料生産・製造、物流や情報システム開発、また小売店の運営に関わる様々な分野に拡大しており、(株)セコマがグループ会社の管理業務を行うことにより、独自のサプライチェーンモデルを

構築した。中でも北海道は、町から町への距離が長いことから、物流の効率化が重要であった。そこで、同グループは、物流網の整備に注力し、継続的に多額の投資を行ってきた。これにより、道内に13か所の物流施設が配置された。加えて、自社工場も多く所有しており、物流センター間の配送後、工場に立ち寄り新たに荷物を積み込む、という工夫も行っている。このような取組みの結果、積載効率は約8割を維持している。

このように、同グループの持つ物流網やサプライチェーンの強みを活かし、人口規模が小さい地域へ積極的に出店することにより、セイコーマートをはじめとしたセコマグループ小売店の、北海道内での人口カバー率は99.8%に達した（179市町村のうち175市町村）。サプライチェーン全体で収益を確保することで、人口規模が小さい低収益の地域への出店を可能にしている。道内で最も人口が少ない音威子府村においては、開店から20年経ち、人口が半減した一方で、売上は微増傾向にある。

今後更に人口減少・高齢化が進展すると予測される北海道で、セコマグループは、地域からの出店要請があれば、物流の効率化による道内全域における小売事業の維持とグループ製造工場の連携に、引き続き取り組むこととしている。

#### <セコマグループの物流網と製造工場>



資料) (株)セコマ

#### <セイコーマート店舗外観>



**注1** 過疎地域の持続的発展を支援し、人材の確保及び育成、雇用機会の拡充、住民福祉の向上、地域格差の是正並びに美しく風格ある国土の形成に寄与することを目的とする。人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等がほかの地域に比較して低位にある地域を「過疎地域」としている。

**(地域の需要に応じた移動手手段の確保)**

公共交通の衰退等により移動手手段が不十分な地域においては、地域公共交通の再構築を進めるとともに、地域の需要に応じて、タクシー、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等の移動サービスを提供することにより、地域の移動手手段の確保につながることを期待される。

高齢化が進行する地域では、自家用有償旅客運送によるデマンド交通の導入により、高齢者の移動手手段を確保する取組みがみられる。

**Column コラム****自家用有償旅客運送の取組み（島根県邑南町）**

島根県中部に位置する<sup>おおなんちよう</sup>邑南町は、人口約9,700人の町であり、高齢化率は45.5%と、全国的に見ても高齢化が急速に進む一方で、若年者比率は減少傾向が続いている。中でも阿須那地区と口羽地区からなる羽須美地域は、高齢化率が55%を超えており、人口減少が大幅に進んでいる。そのような同地域では、少子高齢化・人口減少の進展による利用者の減少を受けて、住民の交通を支えてきたJR三江線が2018年3月に廃止された。これを受け、同年4月に町営のバス路線が新設されたものの、人口減で利用者を確保できず、事業継続が困難となり、2020年3月に廃止された。また、同地域にはタクシー事業者がおらず、高齢者の買い物や通院といった生活交通の確保が大きな課題となっていた。

このような中、2017年3月に「羽須美地域の交通を考える会」が立ち上がり、2018年7月には、同会に参加していた地域住民により「NPO法人はすみ振興会（デマンド交通事業部門）」を設立、2019年4月に自家用有償旅客運送「はすみデマンド」が導入された。2020年4月には、廃止された三江線代替交通が運行していた区間も運行可能となり、羽須美エリア全域に、予約制のドアツードアの交通サービスが整備された。

資料) 特定非営利活動法人はすみ振興会

デマンド交通の導入により、自宅への送迎が可能となったことから、高齢者の移動の負担が大幅に軽減した<sup>注1</sup>。2019年の年間運行回数は約1,800回で、令和2年度の年間運行回数は約2,800回であった。利用者の8割以上が通院目的で利用しており、利用者からは、羽須美地域以外の医療機関にも通院したいという要望が挙がっている。

今後は、住民が地域外へも移動できるよう、バスターミナルを備えた交通拠点を整備することとしている。また、はすみデマンドを活用した貨客混載を実施できるような仕組みを構築することにより、移動が難しく、日常の買い物に不便を感じている高齢者を支えることが期待されている。

**<はすみデマンド利用の様子>**

**注1** 登録運転手は、国土交通省の運転者認定講習「交通空白地有償運送運転者講習」を受け、自家用車を使い自宅を含む羽須美地域内を送迎する。

**(移住・定住の促進)**

人口減少が進む地域においては、関係人口の創出・拡大とともに、移住・定住を促進する取組みも重要である。例えば、テレワークを活用した柔軟な働き方を推進するコワーキングスペースや、移住者同士や地域住民との交流を促す交流施設の整備等、移住者が暮らしやすい環境づくりを進めることにより、移住・定住の促進が期待される。

自治体によっては、お試し居住施設の整備をはじめ、子育て世帯や若者夫婦世帯に対する住宅取得支援、家賃・改修費の支援等、円滑な住まいの確保を支援することにより、地域の将来を担う若者の移住・定住の促進を図る取組みもみられる。

## Column コラム

### 移住・定住促進（七ヶ宿町）

しちかしゆくまち  
宮城県七ヶ宿町は、宮城県の最南西部に位置している。総面積 263.1km<sup>2</sup>のうち約90%を山林が占めており、1960年に5,177人だった人口は、2024年には1,241人まで減少している。さらに、高齢者人口割合は全国及び宮城県と比較して高い数値（2020年に46.2%）となっており、高齢化が著しい地域である。近年は、集落を維持していくための担い手確保が大きな課題となっている。

そうした中、同町では、移住・定住を促進する取組みとして「七ヶ宿町地域担い手づくり支援住宅」、「お試し住宅事業」等、若者世帯向けを中心とした多様な移住・定住策を推進しているほか、町の魅力をアピールし、住宅や生活環境の相談に積極的に応じる取組みによって、移住希望者とのマッチングに力を注いでいる。

中でも2015年から始まった「七ヶ宿町地域担い手づくり支援住宅」は、先進的な取組みであり、新築戸建て住宅に20年以上住めば、無償でその住宅及び土地が譲渡される。対象はおおむね40歳未満の夫婦で、中学生以下の子どもがいる世帯としており、戸建て住宅が月々家賃3万9千円で提供される。また、住宅には20年以上居住することが条件となっている。また、設計段階から打合せに参加ができ自由に間取りを決めることができる（3～4LDK程度）。

ほかにも同町では、町内2か所にお試し住宅を用意（最長30泊）しており、移住前に七ヶ宿町での暮らしを体験できる。また、新築やリフォームにかかる費用を最大300万円で補助する制度、賃貸住宅の家賃を最大2万円助成する制度等を実施している。

資料) 七ヶ宿町

こうした、子育て世代や若者の移住・定住を目指した様々な取組みにより、同町では子育て世帯の移住が増加しており、1985年度から1990年度の5年間で約7.4%上昇していた同町の高齢化率は、2015年度から2020年度の5年間で、1%以下まで上昇が緩和されている。

今後、同町は、手厚い子育て支援施策<sup>注1</sup>を引き続き推進することにより、町内で安心して子どもを産み育てられる環境を充実させることに取り組んでいく。また、核家族が増えてきている子育て世代の孤立化を防ぐため、産後ママたちの交流会や子育て支援センターの活動を活性化させていくこととしている。さらには、移住者同士や移住者と地元住民との交流の場となる住民交流会事業を企画することにより、子育て世代や若者の移住・定住につながることを期待されている。

#### <地域担い手づくり支援住宅の例>



**注1** 子育て応援支援金として第1子30万円、第2子50万円、第3子以降70万円の支給や3歳までの紙おむつ費助成等

また、人口減少が進む地域では、地域づくりへの多様な主体の参加と連携の拡大が重要であり、自治体のみならず、企業や大学、NPO等の様々な主体の参加が必要である。

諸外国の中では、米国のように、人口減少が進む地域において、NPOが主体となり、若者向けの人材育成プログラムを通じた若者の定住化促進を図る動きがみられる。

## Column コラム

### フェローシップ・プログラムによる移住・定住の促進（米国・デトロイト市）

ミシガン州のデトロイトは、世界の自動車産業の中心地として栄えたアメリカの都市である。1970年代以降、生産拠点の移転や外国自動車の輸入により、市の発展を支えてきた自動車産業が低迷し、デトロイトは、雇用の喪失とともに人口減少に見舞われ、1970年代に約150万人もあった人口も2010年には約70万人まで減少していた。

才能のある若者の流出に対応すべく、非営利団体チャレンジ・デトロイトは、全国からデトロイトに若者を呼び込み、人材育成を通じて定住を促すフェローシップ・プログラムを2012年より開始している。

プログラムの募集は、毎年30人程度、デトロイトを含む全国の学士号以上を取得した若者を対象に行っている。参加者は、プログラム期間の1年間、デトロイト又はデトロイト都市圏に居住しながら、毎週月曜日から木曜日は、市内の大企業や中小企業等の受入企業での勤務を通じて、キャリアアップを図ることがで

きる。毎週金曜日は、市内の非営利団体が直面している課題を同団体と協力しながら解決するプロジェクトに取り組むことにより、実践を学びながら地域貢献を果たす機会を得ることができる。

プロジェクトに関わる非営利団体は毎年変わり、2023年度のプロジェクトの一つでは、求人や職業訓練に関する情報を提供する団体Detroit at Work（デトロイト・アット・ワーク）のサービス向上をテーマに、参加者たちは、キャリアポータルサイトの再設計に向けた戦略づくり、求人や職業訓練に対する市民の認知度を高めるためのコミュニケーションガイドの作成等に取り組んだ。

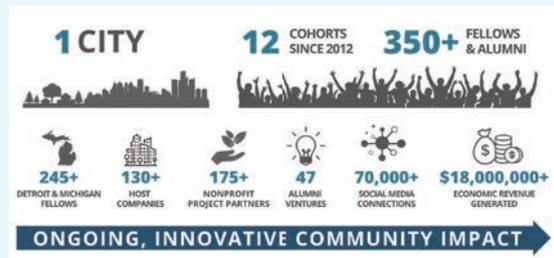
チャレンジ・デトロイトは、設立以来、350人以上のプログラム修了生を輩出している。2023年度のプログラム修了生の約8割は、デトロイト市外に在住していた若者であり、プログラム終了後も約8割のプログラム修了生がデトロイトにとどまっている。

#### <プロジェクトに取り組む参加者>



資料) Challenge Detroit

#### <チャレンジ・デトロイトの活動実績>



### (地域の活性化を支援する交通体系の整備)

地域活性化に資する交通体系の整備により、地域が有する観光資源やその魅力を活かした経済活動の活性化が期待される。

# Column コラム

## ホバークラフトの導入による観光振興を通じた地域活性化（大分県）

大分県は、アジアへの玄関口である九州の北東部に位置しており、県内全域に広がる温泉は日本一の湧出量と源泉数を誇るなど、多くの観光資源を有している。同県北部にある大分空港は、旅行者等の空の玄関口として、コロナ期間を除き、利用者数が年々増加し、2018年には200万人を突破、今後もLCC<sup>注1</sup>の発着便シェアの拡大により、更なる利用者増加が見込まれている。

同県では、航空需要増を県内経済に確実に取り込み、観光振興等を通じた地方創生の加速化を進める一方で、公共交通<sup>注2</sup>による中心市街地へのアクセス時間が約65分と、国内の空港の中でアクセス時間が最も長いという課題があった。

同県は、そうした課題を解決するため、定期運航に供されるものとしては日本で唯一となる、ホバークラフト<sup>注3</sup>を活用した空港と西大分の間を結ぶ航路を整備することとした。ホバークラフトによる海上アクセスは、鉄道等の陸上交通と比べ、事業費が安く、導入期間が短く済み、また、空港から中心市街地への経路を直線で結ぶことで、従来の別府湾の迂回が必要な陸路による移動手段（高速バス等）に比べ、大幅な時間短縮効果が期待されている。

ホバークラフト1隻当たりの収容人数は約80名、車いすの利用を考慮し、船内に車いすスペースを2か所、優先座席を8席備えており、段差の解消や、乗降用のスロープを備えたバリアフリー対応となっている。さらに、プロペラを使用するホバークラフト特有の騒音問題に

対しては、船体後方のプロペラを大型化し、回転速度を抑えることにより、大幅に騒音を低減することが可能となった。同県は、2024年秋頃までのホバークラフトの就航を目指しており、年間利用者は45万人程度を見込んでいる。

ホバークラフトを導入することで、空港から中心市街地へのアクセス時間が現行の約65分から約30分へ大幅に削減されるとともに、移動の利便性向上による県外空港から大分空港への利用転換や、世界的に希少性の高いホバークラフトを目的とした同県への観光客数の増加等により、運航開始してからの約20年間において、同県は、県内で約614億円の経済波及効果を見込んでいる。また、西大分の旅客ターミナル「HOV. OTA」(ホボッタ)は、大分の魅力で来訪者を迎え入れることをコンセプトとして、同県の実風景である杉林をイメージしてデザインされた空間が来訪者を出迎える。施設内のテナントにて飲食や県内特産品の購入ができることに加え、屋外では、展望デッキから別府湾を一望することができるなど、同県における観光の魅力を高める新たなランドマークとしての役割も期待されている。

同県は、今後は大分市との連携の下、従来の公共交通(バス・タクシー)の活性化を図り、同市内の別府湾沿岸部における各観光拠点への回遊性を高めるなど、観光振興を通じた地方創生の更なる加速化に向けた取組みを目指していくこととしている。

<船体>



資料) 大分県

<ホバーターミナル「HOV. OTA」(ホボッタ) >



注1 Low Cost Carrier：格安航空会社

注2 大分県の場合は高速バス

注3 ホバークラフトとは、船体上部から吸い込んだ大量の空気を下部へ勢いよく噴出し続け、船体を宙に浮かせたままの状態、飛行機のようにプロペラを動力として地面や水の上を走行する、水陸両用の乗り物である。英国製で、商品名はホバークラフトであるが、大分県では以前からホバークラフトと呼ばれている。

**(高齢者が健康で安心して暮らせるまちづくりの推進)**

高齢化が進行する地域においては、サービス付き高齢者向け住宅をはじめ、医療・福祉・介護・健康、コミュニティ等のサービス拠点施設の整備を進めることにより、高齢者が健康で安心できる暮らしにつながることを期待される。

諸外国では、これらのサービス拠点を集約した高齢者複合施設を整備することにより、高齢者の健康と社会的交流を促す暮らしを推進する動きがみられる。

**Column コラム****健康と社会的交流を促す高齢者複合施設（シンガポール）**

シンガポールでは、高齢化が急速に進んでおり、2010年には約10人に1人であった65歳以上の高齢者が、2020年には約6人に1人、2030年には約4人に1人になると予測されている。

シンガポール政府は、2015年、活動的で健康的な高齢社会の実現を目指す「高齢化を成功裏に迎えるための行動計画（Action Plan for Successful Ageing）」を策定した。

これを背景に、住宅開発庁主導の下、複数の政府機関により、住まいや買い物、食事、医療、コミュニティ施設が1か所で完結する一体型の高齢者複合施設「カンポン・アドミラリティ」を建設した。同施設は、ユニバーサルデザインを採用した高齢者向け公営住宅104世帯に加え、医療施設、高齢者向け施設が完備されている。

地上1階の施設利用者で賑わうコミュニティプラザでは、地域の芸術や文化活動等のイベントが定期的開催されており、高齢者がほかの住民と交流する場が提供されている。

施設内に併設されているアクティブ・エイジング・センターは、高齢者が交友関係を広げたり、プログラ

ムに参加したり、ケアサービスの情報や紹介を受けたりするための窓口となっている。また、デイケア、認知症デイケア、虚弱高齢者向け通所リハビリテーション・サービス等の様々なサービスを提供している。

また、世代間交流を促すため、保育所が併設されており、高齢者は、子どもへの読み聞かせや工作等のボランティア活動への参加を通じ、子どもたちと交流を深めることができる。

2023年には「高齢化を成功裏に迎えるための行動計画」が改定された。これに続き、生活環境を改善することでアクティブ・エイジングを推進し、介護を必要とする高齢者への支援を強化するための国家プログラムである「Age Well SG」が始動した。これらの一環として、シンガポール政府は、地域社会で高齢化を支えるインフラ強化に取り組んでいる。

シンガポール政府としては、このような「カンポン・アドミラリティ」をモデルとした一体型の高齢者複合施設の建設を更に進めていくことを目指しており、2027年には同国西部のチョア・チュー・カン町の公営住宅の敷地内にも建設が予定されている。

**<高齢者複合施設「カンポン・アドミラリティ」>**

資料) Housing & Development Board, NTUC Enterprise

**<高齢者によるボランティア活動を通じた世代間交流>**

### (デジタル技術の活用による地域防災力の向上)

自然災害が激甚化・頻発化する中、災害時にドローン・センサ等を活用した情報収集を行うなど、デジタル技術を活用した防災・減災対策の推進は、地域防災力の向上につながることを期待される。

土砂災害等で道路が寸断され、孤立集落が発生するおそれのある地域では、ドローンを活用した被災状況の早期把握、物資配送の円滑化に取り組む動きがみられる。

## Column コラム

### ドローンによる災害時対応（大分県）

大分県は、県土の約7割が森林であり、山地が多い地形が特徴である。九州北部地方は、梅雨期にかけて降水量が全国で最も多い地域のひとつであり、台風通過に伴う大雨の影響を受けやすい地域である。このような地勢的特徴から、同県の土砂災害警戒区域の数は、全国で6番目に多く、山崩れや地すべり等、山地に起因する災害が、毎年のように起こっている。災害によって道路が寸断され、外部からのアクセスが途絶し、孤立集落が発生した際の救援作業は、徒歩で行われてきたが、時間がかかることが課題となっていた。

このような中、同県は「大分県版第4次産業革命“OITA4.0”<sup>注1</sup>」の推進の一環として、ドローンを含む先端技術の開発や地域での活用を進めてきた。同県は、2017年度にドローン産業の振興を目的として「大分県ドローン協議会」を立ち上げ、産学官の連携により、研究開発、人材育成、補助事業に取り組むとともに、災害時の調査や救援物資配送を含む地域課題の解決に向けたドローン物流事業の実証実験に取り組んできた。さらに、同県と同協議会は、2023年3月にドローンを活用した被災状況の調査を実施する協定<sup>注2</sup>を締結した。これにより、早期に被害状況の全容把握が可能となるとともに、災害対応の高度化や救援活動の迅速化につながる仕組み

を構築した。

こうした動きの中、2023年6月に九州地方を襲った豪雨によって、由布市湯布院町の山間において孤立世帯が発生した。その際、協定に基づくドローンによる緊急被災状況調査を行うとともに、県内事業者と連携の上、発災直後の救援物資輸送を行った。救援物資輸送に使用した機体は、物資運搬に特化したモデルとなっている。また、機体の前方と下方にはカメラが搭載されており、送信機画面で確認しながら、目視外飛行を行うことができる。

こうした災害時のドローン活用により、土砂災害で陸路が遮断され、雨で防災ヘリが出動できない状況においても、被害状況の早期把握及びその後の災害対策につながり、救援活動の早期化や救援者の作業軽減が可能と判明した。具体的には、2023年6月の災害時では、孤立世帯までの道路や橋が、土砂等の影響で通行できず、迂回を要するため、徒歩では2時間かかるところ、ドローンでは3分で救援物資の配送を行っている。また、孤立世帯に無線電話等を届けることで、被災者との通信連絡手段の確保につながった。

今後も、同県は、地域課題解決に向けたドローンを活用した取組みを継続的にやっていくこととしている。

#### <ドローンによる災害時救援物資配送の様子>



資料) 大分県

**注1** 大分県版第4次産業革命“OITA4.0”とは、「先端技術を活用する第4次産業革命の流れを大分県にも取り込んでいくことにより、先端技術を活用した新しい製品やサービスを数多く生み出し、県内産業の振興を図るとともに、本県の製造業やサービス業など産業の構造転換を進め様々な地域課題の解決を目指す取組」（大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015（2020改訂版）」：182）。

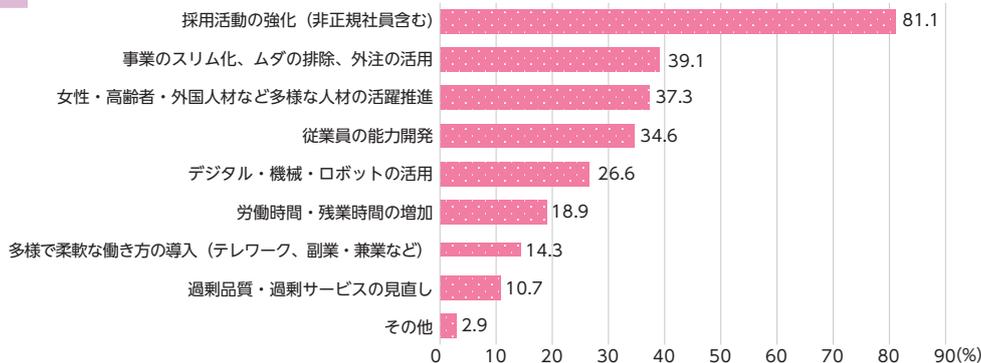
**注2** 「災害時におけるドローンによる緊急被災状況調査に関する協定」

### 3 今後の社会課題解決への期待

#### （担い手不足の解消に向けた取組みの現状）

担い手不足の解消に向けた民間の取組みに関する調査では、「採用活動の強化（非正規社員含む）」といった労働力の確保に取り組んでいる割合が高い。一方で、「事業のスリム化、ムダの排除、外注の活用」、「女性・高齢者・外国人材など多様な人材の活躍推進」、「デジタル・機械・ロボットの活用」といった省人化・省力化や多様な人材の活躍推進等に取り組んでいる割合は低く、今後、更なる取組みの余地がうかがえる。

図表 I-1-2-4 人手不足への対応方法



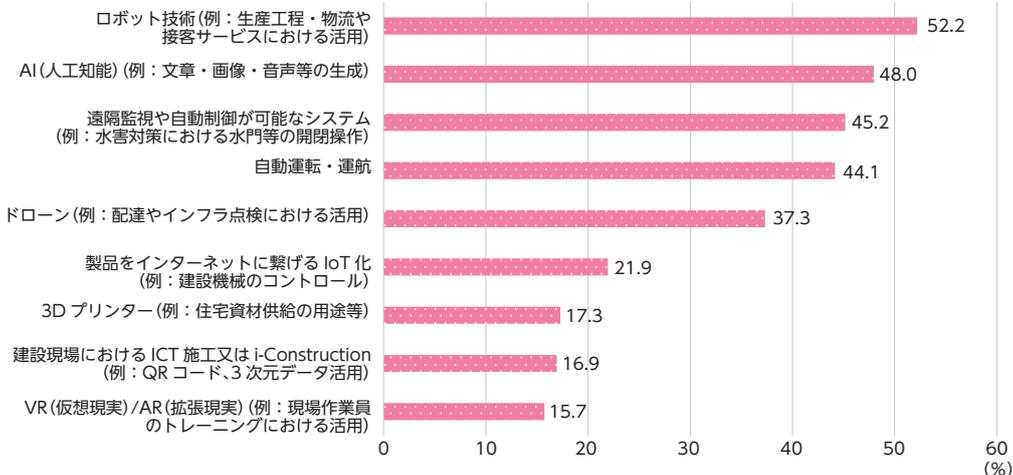
（注）n=1,961社の複数回答

資料）日本商工会議所・東京商工会議所「中小企業の人手不足、賃金・最低賃金に関する調査」（2024年2月）

#### （生産年齢人口の減少に対する意識の動向）

省人化・省力化に向けた取組みが求められる中、国土交通省「国民意識調査」において、産業の担い手不足の解消に必要な技術についてたずねたところ、「ロボット技術」と答えた人が5割を超えており、必要性が高い技術であることがうかがえる。また、「AI（人工知能）」、「遠隔監視や自動制御が可能なシステム」、「自動運転・運航」、「ドローン」と答えた人も一定数おり、これらの技術を用いた担い手不足の解消に資する取組みへの期待がうかがえる。

図表 I-1-2-5 担い手不足の解消に必要な技術



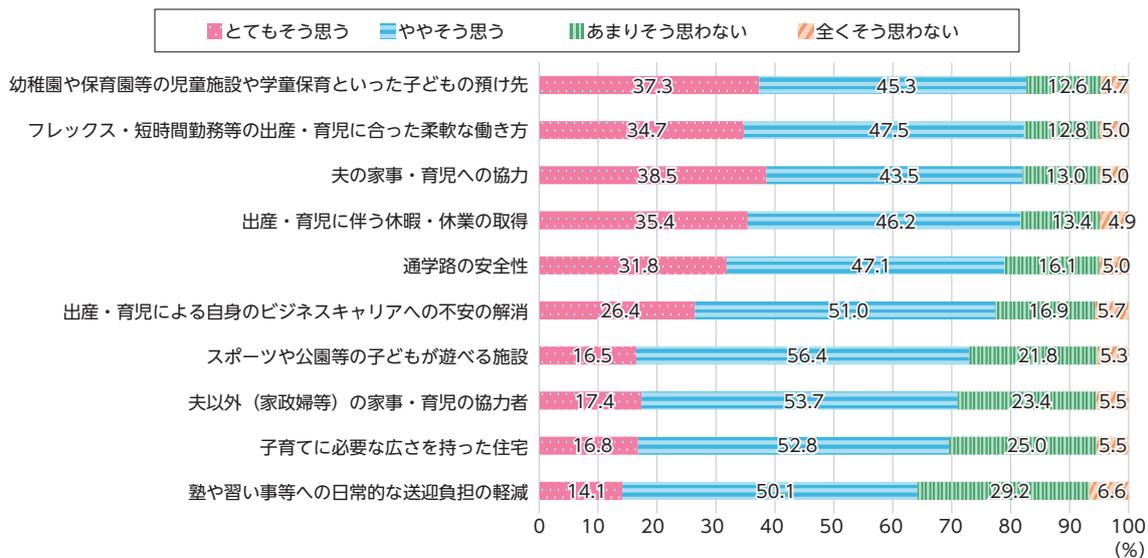
（注）回答者総数 4,320人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。

資料）国土交通省「国民意識調査」

### (子ども・子育てに対する意識の動向)

国土交通省「国民意識調査」において、女性が子どもを産み育てたいと思えるようになるために必要と考えられることについてたずねたところ、全体の8割以上の人々が「幼稚園や保育園等の児童施設や学童保育といった子どもの預け先」、「フレックス・短時間勤務等の出産・育児に合った柔軟な働き方」、「夫の家事・育児への協力」、「出産・育児に伴う休暇・休業の取得」について、そう思う（とてもそう思う、ややそう思う）と答えており、子育てしやすい就業環境の整備や女性の育児負担を軽減する取り組みが必要であることがうかがえる。

図表 I-1-2-6 子ども・子育てに対する考え方

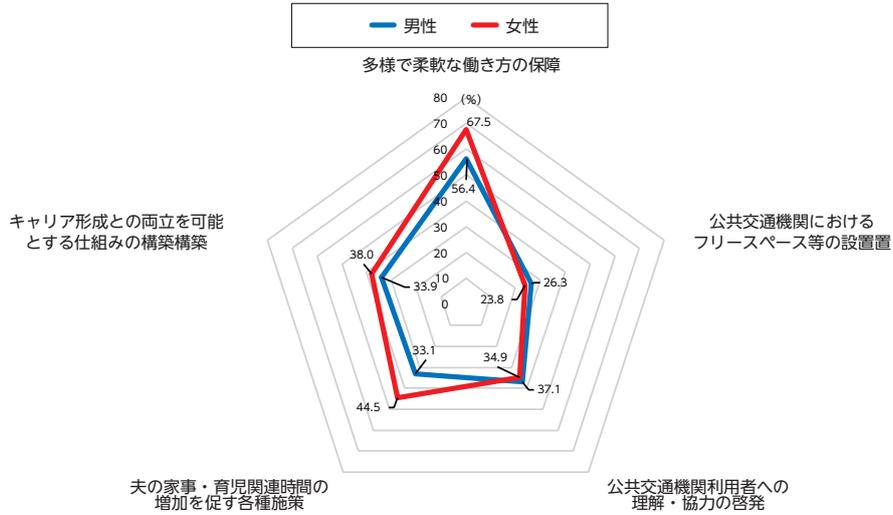


(注) 回答者総数 4,320 人。グラフは選択した回答者数の比率を示している。  
資料) 国土交通省「国民意識調査」

また、子ども・子育てにやさしい社会の実現に向けた対策について男女別にたずねたところ、「多様で柔軟な働き方の保障」が必要であると答えた女性は6割以上、男性は5割以上と、男女共に最も多く、子育てにおいて就業環境の整備を重視していることがうかがえる。また、「多様で柔軟な働き方の保障」、「夫の家事・育児関連時間の増加を促す各種施策」については、男性に比べて女性の方が必要であると答えた人の割合が高く、男女間で意識の差があることがうかがえる。

共働き・共育てや、子どもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるような環境整備を進める上で、女性に配慮した就業環境の整備や、男性の子育てを促す施策に対する期待が高いことがうかがえる。

図表 I-1-2-7 子ども・子育てにやさしい社会の実現に向けて必要と思う対策



(注) 回答者総数 4,320 人 (性ごとに 2,160 人の 2 層)。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。  
資料) 国土交通省「国民意識調査」

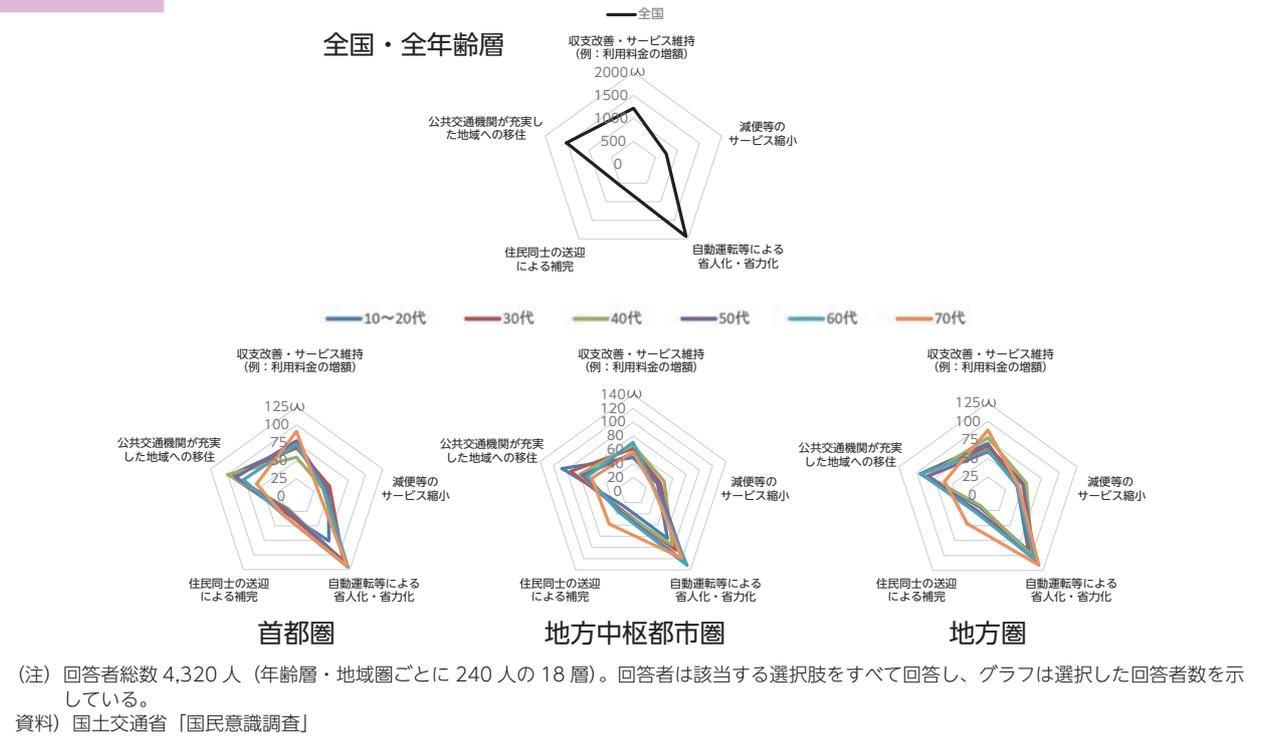
**(移動に対する意識の動向)**

国土交通省「国民意識調査」において、公共交通を維持できなくなった場合の暮らしや移動に対する考え方についてたずねたところ、「自動運転等による省人化・省力化」と答えた人が最も多く、自動運転等による公共交通の維持が求められていることがうかがえる。

ほかの項目について年代別・居住エリア別に見ると、「公共交通機関の充実した地域への移住」と答えた 10 代～ 30 代はどの居住エリアにおいても多く、公共交通の充実は若者の移住に影響することがうかがえる。

また、「公共交通機関の充実した地域への移住」と答えた 70 代はどの居住エリアにおいても少ない一方で、ほかの年代と比べて首都圏と地方圏では「収支改善・サービス維持」、地方中枢都市圏と地方圏では「住民同士の送迎による補完」と答えた人が多かった。住み慣れた地域にとどまり、居住エリアによって、利用料金の増額等による公共交通の維持や、住民同士の互助による移手段の確保を望む傾向にあることがうかがえる。

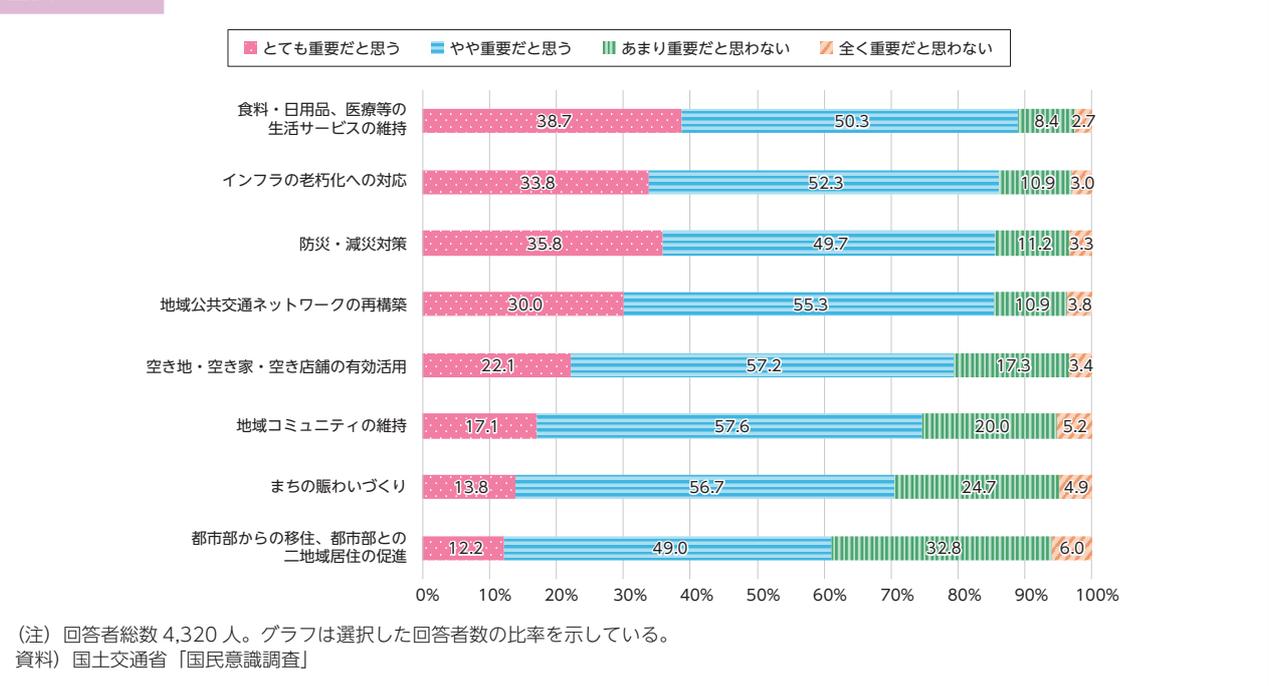
図表 I-1-2-8 暮らしや移動に対する考え方



(高齢社会、地域活力の維持に対する意識の動向)

人口減少や高齢化が進んでいる地方において、重要だと思う取組みについてたずねたところ、全体の8割以上の方が「食料・日用品、医療等の生活サービスの維持」、「インフラの老朽化への対応」、「防災・減災対策」、「地域公共交通ネットワークの再構築」と答えており、生活サービスの維持や、安全・安心な生活を支える基盤の整備等の取組みへの期待が高いことがうかがえる。

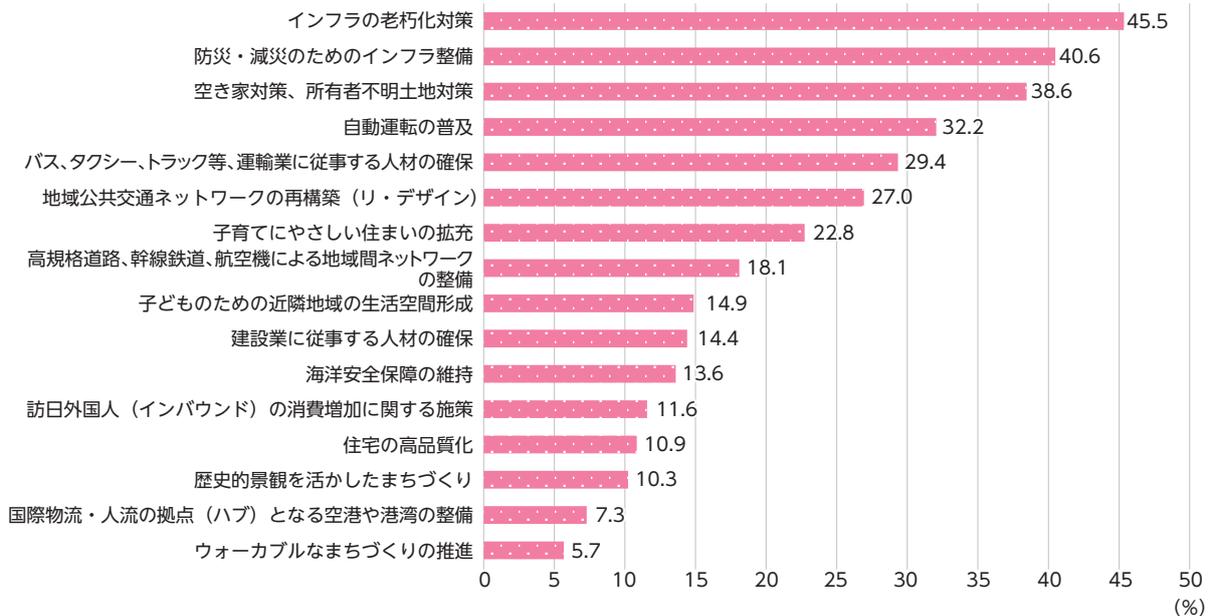
図表 I-1-2-9 高齢社会、地域活力維持に向けた取組みの方向性



(国土交通分野の施策への期待)

少子高齢化・人口減少の進展によって直面する課題を解決し、持続可能で豊かな暮らしと社会を実現していく必要がある中、国土交通省「国民意識調査」において、国土交通分野のこれからの施策に期待することをたずねたところ、全体の約4割以上の人々が「インフラの老朽化対策」、「防災・減災のためのインフラ整備」と答えており、生活基盤を支えるインフラに関する施策への期待が高いことがうかがえる。また、「空き家対策、所有者不明土地対策」、「自動運転の普及」等に期待する人の割合も高く、地域の持続性を支える施策も求められていることがうかがえる。

図表 I-1-2-10 国土交通分野に期待する施策



(注) 回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。  
資料) 国土交通省「国民意識調査」